

Na trasie Katowice-Kraków będzie finansowy „śmigus-dyngus”

1 kwietnia 2024

Od 1 kwietnia za przejazd z Katowic do Krakowa i z powrotem zapłacimy 64 złote. Stawki wzrosną i nie jest to Prima Aprilis, ale pazerność koncesjonariusza tej drogi, który załatwił sobie jeszcze niemal „autostradowy immunitet” w czasach władzy PSL-SLD.



„Od 1 kwietnia 2024 r., za przejazd autostradą A4 będą obowiązywać nowe, wyższe stawki”, informuje „Dziennik Gazeta Prawna”. Na odcinku A4 między Katowicami a Krakowem opłata dla samochodów osobowych wzrośnie z 15 do 16 złotych. Takie odcinki, na tej krótkiej w sumie trasie, są dwa. Płatna trasa pomiędzy poborem opłat na węzłach Brzęczkowice i Balice, liczy sobie tylko 52 km.

Oznacza to, że przejazd ze stolicy Małopolski do stolicy województwa śląskiego i z powrotem będzie kosztował kierowców samochodów osobowych 64 zł (4 x 16 zł). Opłaty za przejazd pobierane są w dwóch miejscach – w Mysłowicach oraz na Balicach.

„GDDKiA oceniła, że planowane przez koncesjonariusza odcinka autostrady A4 Katowice – Kraków, firmę Stalexport Autostrada Małopolska, podniesienie opłat jest niezasadne oraz bezpośrednio uderza w kierowców. Podwyżka ta jest jednak motywowana przez koncesjonariusza „kumulacją wydatków inwestycyjnych”.

Stalexport Autostrada Małopolska S.A.w 1997 r., dostał od ministerstwa Transportu i Gospodarki Morskiej w imieniu Skarbu

Państwa, koncesję na tego odcinka A4. Dostali długoterminowy kredyt i koncesję na 30 lat. Podpisy na koncesji złożono 19 września 1997 r., na dwa dni przed wyborami, w których SLD stracił władzę.

Tajną umowę uzupełniono pięcioma równie tajnymi aneksami, podpisywanymi przez kolejne rządy (AWS, a potem SLD), aż do 2005 roku. Urzędnicy zagwarantowali spółce niezwykle uprzywilejowaną pozycję kosztem państwa oraz okolicznych samorządów. Pobliskie drogi krajowe mogły być remontowane, ale nie mogło to oznaczać ich nadmiernej modernizacji, która zaowocowałaby podniesieniem przepustowości i stratami na autostradzie Stalexportu.

Prezes Emil Wąsacz zarabiał tu miesięcznie ponad 200 tys. zł. W latach 1997 – 2000 był on ministrem skarbu państwa w rządzie Jerzego Buzka i wtedy też zawierano pierwsze tajne aneksy. Wąsacz rządził w firmie 22 lata.

W 2006 r. Najwyższa Izba Kontroli oceniła, że spółka nie wypełnia warunków koncesji, a umowy z nią zawarte są niekorzystne dla Skarbu Państwa i użytkowników autostrady. NIK postulowała nawet cofnięcie koncesji z powodu „długotrwałego naruszania przez koncesjonariusza obowiązków”.

Autorstwo: BD

Na podstawie: „Dziennik Gazeta Prawna”

Źródło: NCzas.info